LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 6 (78) **Poznań, 6 kwietnia 1927.** **Tom V**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Wielu ludzi zajmujących kierownicze stanowiska głowi się już czas dłuższy nad daniem ostatecznej odpowiedzi na pytanie: Jak stworzyć lotnictwo sportowe?

Wielu zajmujących kierownicze stanowiska nad tem pytaniem się jeszcze nie zastanawiało.

Szereg organizacji, związków itd. w swych uchwałach wypowiada stanowcze życzenie jaknajszerszego rozwoju lotnictwa sportowego. Wśród młodzieży lotniczej buduje się cały szereg awjonetek. Co rok powstają projekty konkursów, które, za wyjątkiem dwuch konkursów szybowców urządzonych przez Związek Lotników Polskich, nie dochodzą do skutku.

Nie wszyscy sądzę, zdają sobie sprawę, że kwestja jaknajszerszego rozwoju sportu lotniczego jest sprawą pierwszorzędnej wagi, bo dzisiejsze szkolenie w szkołach na wojskowych szkolnych płatowcach, jest stanowczo za drogie.

O wojskowe lotniska, hangary, szkoły itd. musi się troszczyć wojsko. O rozwój płatowca komunikacyjnego — linje lotnicze, fabryki, Ministerstwo Komunikacji.

Sport lotniczy jest u zaczątków swego rozwoju. Samorzutnie organizujące się koła Młodzieży — zajmujące się sportem lotniczym są pierwszymi zwiastu-

nami jego rozwoju. Młodzież sama dopomina się o danie jej możności przyjęcia szerokiego udziału w pracy lotniczej.

Chcąc na łamach tygodnika naszego ruch ten uwidocznić, ogłaszamy dla czytelników naszych

Ankietę konkursową.

Należy odpowiedzieć możliwie wyczerpująco na pytanie:

Jak stworzyć sport lotniczy?

Odpowiedzi trafne będą drukowane w dziale Ankiety. Trzy odpowiedzi, uznane za najlepsze przez sąd konkursowy, otrzymają nagrody:

I. Zegar w śmigle lotniczem, II. Inż. G. Mokrzycki — Teorja i budowa samolotów, III. Całoroczna prenumerata „Lotnika“.

Odpowiedzi winny być zaopatrzone w godło autora. Do odpowiedzi należy dołączyć w zamkniętej kopercie adres, imię i nazwisko autora.

Na nowe tory konstrukcyjne.

W wszelkich dziedzinach produkcji warunkiem zasadniczym jest planowo oszczędna gospodarka.

W obecnym stanie lotnictwa polskiego należy przedsiębiorstwa lotnicze nie tylko słowami, lecz i czynem popierać, w osiągnięciu tego zasadniczego warunku.

By uzmysłowić sobie lepiej dzisiejszy stan rzeczy, trzeba rozdzielić przedsiębiorstwa lotnicze na zakłady wytwórności lotniczej i na przedsiębiorstwa komunikacyjne. Przemysł dostawczy lotnictwa jest w Polsce bardzo młody i liczyć na własne siły nie bardzo może, zamykając sie w ciasnych granicach Rzeczypospolitej. Jako jedyny odbiorca i użytkujący figuruje Ministerstwo Spraw Wojskowych. Współczesne wymogi uzbrojenia dają trwałe zajęcie istniejącemu przemysłowi, który musi się z tym klijentem najpoważniej liczyć. Czasy powojenne rozwinęły u naszych sąsiadów i na zachodzie nowy rodzaj klijenta — linje lotnicze, które pokrywają pewne procenty wytwórczości.

Olbrzymi skok w dziedzinie konstrukcji, dokonany w ostatnich 15 latach, mający swe źródło w wojnie światowej, postawił producentów przed dokonanym faktem rozwoju maszyn szybkich o potężnych silnikach, zwrotnych i bardzo kosztownych. W wielu krajach o wybitnym przemyśle lotniczym nastąpił już stan nasycenia, i fabrykant musiał pomyśleć o innych, nowych rozwiązaniach konstrukcyjnych, obliczonych na klijenta rozumującego kategorjami handlowca.

Zagranica włożyła w przedsiębiorstwa nowe mocne kapitały, organizowała na nowych zasadach oparte konkursy, które w rezultacie przyniosły cały szereg typów komunikacyjnych o dużej nośności, oszczędnym silniku, znacznem bezpieczeństwie i taniej budowie; równocześnie powstały typy tanie obliczone na 1-2 pasażerów o słabym silniku i małem użyciu paliwa, dla sportu.

W Polsce w tej dziedzinie nic się nie robi i o ile klijent najpoważniejszy i jedyny — wojsko, zawiedzie, względnie stwierdzi, że chwilowo zapotrzebowania nie ma, należałoby zakłady nasze zamknąć, robotników rozpuścić i wogóle skończyć z przemysłem lotniczym.

Tymczasem konstruktorzy nasi posiadają w swych teczkach cały szereg typów dla lotnictwa cywilnego, typów niejednokrotnie doskonałych. Na typy te jednak nabywców nie znajdą, bo fabryki młode nie posiadają funduszy na próby konstrukcyjne. Przemysł musi stosować się do ogólnych zasad gospodarki i nie może dysponować na próby i konstrukcje nowe innych pieniędzy, jak tylko te, które bilans określa jako zysk czysty, lub z sum subwencji rządowych i innych ściśle na ten cel przeznaczonych.

W żadnym z przemysłów koszta badań i prób nie są tak kosztowne, jak właśnie w przemyśle lotniczym.

W Instytucie Aerodynamicznym zapada teoretyczny wyrok na nowe konstrukcje, który często z praktycznemi wynikami się nie pokrywa. Lotnictwo nie osiągnęło jeszcze sto-

pnia rozwoju, równego innym gałęziom techniki, gdzie suche obliczenia odpowiadają wynikom praktycznym. Jest ono dziś podobne do automobilizmu w pierwszych latach istnienia, lub do kotła parowego — o ile sięgniemy dalej w przeszłość. Trzeba czasu by osiągnąć odpowiedni szczebel rozwoju.

Wzrastająca rentowność lotnictwa przyniesie odpowiednie środki pieniężne.

Jak jednak ten czas skrócić? — Na pytanie to, będące zasadniczą treścią niniejszego artykułu odpowiedziało już życie. Ostatnie wiadomości donoszą, że Rząd zainteresował się uporządkowaniem lotnictwa cywilnego, a więc w pierwszym rzędzie Aeroklubu. To jest konieczne, bo na bezkrólewiu straciliśmy już za dużo. Powstaje organizacja zrzeszająca przedsiębiorstwa lotnicze. Może ona z jednej strony domagać się od wojska specjalnych kredytów na nowe konstrukcje, z drugiej zrzeszenie da możność uzyskania zakupu materjałów po najtańszych cenach, za pośrednictwem biura zrzeszenia, a nie każdy na swoją rękę, co koszta niezmiernie podwyższa. Przy tej sposobności może również propaganda zjednoczona będzie lepiej i sprawniej pracowała i umożliwi wreszcie, przynajmniej prasie lotniczej, uzyskanie wiadomości wprost z zrzeszenia, a nie za pośrednictwem Russpressu.

Zrzeszenie przedsiębiorstw komunikacji da nam polski typ komunikacyjny, i to jeden, a Ministerstwo Komunikacji przyczyni się walnie dla dobra sprawy pokrywając conajmniej częściowo koszta przeprowadzenia badań, wywierając równocześnie tem samem nacisk, by nad Polską w czasie możliwie krótkim krążyły płatowce polskie.

Wreszcie ogrom prac i obowiązków w związku z organizowaniem przemysłu i komunikacji lotniczej wykaże konieczność stworzena wspólnej władzy lotniczej, podsekretarjatu, któryby tak poczynania przemysłu, jak linji lotniczych, organizacji społecznych i zrzeszeń ujął silną dłonią i poprowadził w kierunku zakreślonym programem władz ustawodawczych i rządu.

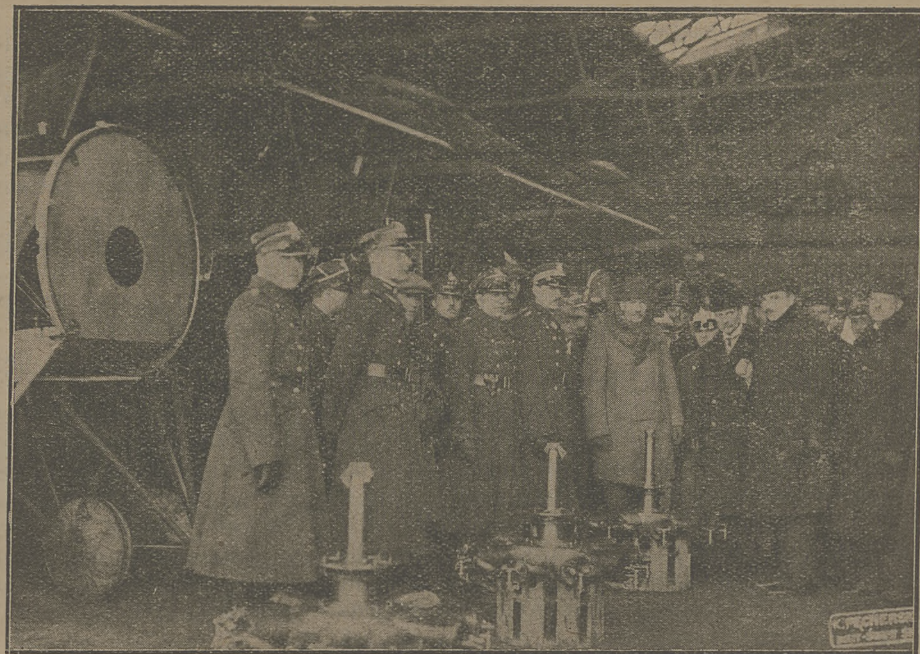
B. O.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej w Ławicy.



Pan Prezydent Mościcki jako Protektor L. O. P, P. zajmuje się gorąco wszelkiemi dziedzinami lotnictwa. W czasie ostatniej bytności w Poznaniu Pierwszy Obywatel Rzeczypospolitej odwiedził fabrykę „Samolot“ w Ławicy oraz 3 pułk lotniczy. Obok umieszczona ilustracja przedstawia chwilę, gdy Pan Prezydent przechodzi przez bramę tryumfalną wystawioną przy wejściu do wytwórni „Samolot“. Prowadzi Pana Prezydenta Prezes Związku Lotników Polskich dyrektor fabryki i szkoły pilot C. Wawrzyniak.

Przy fabryce „Samolot“ istniała Cywilna Szkoła Pilotów. Na zdjęciu obok Pan Prezydent w otoczeniu świty ogląda Hanrioty 28 i silniki stojące w zabudowaniach Cywilnej Szkoły Pilotów. Po prawej stoi naczelny dyrektor „Samolotu“ inż. Piotr Tułacz, który oprowadzał Pana Prezydenta po fabryce.



Wizyta Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na Ławicy dowodzi, że Rząd kładzie należyty nacisk na rozwój lotnictwa. Zainteresowanie się lotnictwem i tak blizkie zetknięcie się z Głową Państwa napełnia pracowników i konstruktorów lotniczych otuchą na lepszą przyszłość. Nie wątpimy, że dwie współczesne najpoważniejsze bronie, lotnicza i chemiczna, które ostatnio są w trakcie połączenia się na terenie społecznym, uzyskały nie tylko protektora, lecz dobrego i rozumnego opiekuna w Panu Prezydencie Mościckim. Śmiało będziemy teraz patrzyli w przyszłość i nie wątpimy, że już w najbliższym czasie polskie powietrze zaroi się od polskich konstrukcji, które śmiałością pomysłów, sprawnością i wykonaniem, nie tylko będą skutecznie konkurować z obcemi typami, ale je raz na zawsze z obszaru naszego Państwa wyprą. Wtedy dopiero nasze lotnictwo będzie polskiem naprawdę.



Na zdjęciu obok Pan Prezydent zaszczyca swą rozmową dowódcę 3. pułku lotniczego p. pułkownika-pilota S. Abżółtowskiego. Za Panem Prezydentem stoi wice-minister Spraw Wojskowych gen Konarzewski.

Śródziemnomorskie plany komunikacji.

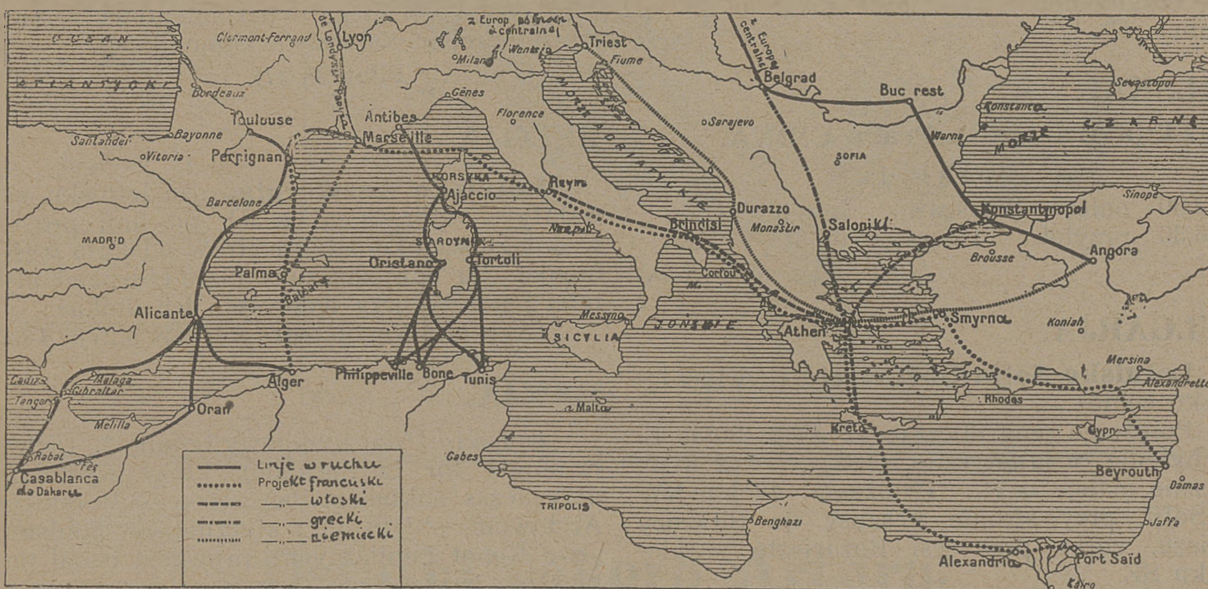
Już od dłuższego czasu władze lotnictwa cywilnego państw europejskich zwracają swą uwagę na komunikację lotniczą w basenie morza śródziemnego. Niemcy, dążący konsenkwentnie do opanowania najważniejszych połączeń lotniczych, już od szeregu miesięcy wykonywali stałe parcie w kierunku Adrjatyku, który im umożliwi uzyskanie całego szeregu połączeń z południem i wschodem.

Zabezpieczymy sobie dostatecznie linje wschodu przez Rosję i południowego-wschodu przez Hiszpanję, starali się, godząc się nawet na tworzenie linji bez najmniejszego poparcia finansowego państw, przez które arterje prowadzą, uzyskać za wszelką cenę pewną i wygodną bramę na terenie morza śródziemnego, która otworzyłaby im drogę do Egiptu, Indji, Australji, Południowej Afryki i t. d.

Trzeba się jednak poważnie liczyć z projektami państw, nad brzegami morza leżącemi, które postanowiły stworzyć niemieckim linjom solidną konkurencję. Włoski minister lotnictwa Benito Mussolini, przerzucił całość rozporządzalnych kredytów na linje śródziemnomorskie. Francuska kompanja lotnicza Latécoëre uzyskała specjalne kredyty celem stworzenia połączeń na wschód i południe.

Anglja, która, pamiętając o swych dominjach pozaeuropejskich musi kłaść znaczny nacisk na linje lotnicze, przygotowuje na Malcie bazę dla sterowców i płatowców, wyposażoną według ostatnich wymagań techniki.

Załączona mapka ilustruje dokładnie start do międzynarodowego wyścigu komunikacji lotniczej, który rozpocznie się z wiosną roku bieżącego na terenie morza Śródziemnego. *B.O.*



DZIAŁ URZĘDOWY

Komisji technicznej Z. L. P.

Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnika", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, E — wschód, W — zachód.

MIĘDZYNARODOWE.

Nowy międzynarodowy klucz dla meteorologji. Stosownie po uchwał kongresu wiedeńskiego wchodzi w życie nowy meteorologiczny klucz próbny:

IIDDF wwVhL QCWTT BBBcb RRmZ.

II = litery rozpoznawcze
DD = kierunek wiatru
F = siła wiatru podług Beaufort'a
ww = stan pogody w czasie obserwacji
V = widzialność
h = wysokość chmur
L = ilość niskich chmur
Q = ogólne zachmurzenie
C = rodzaj zachmurzenia cirrus
W = przebieg pogody

TT = ciepłota
BBB = ciśnienie atmosferyczne
c = sposób zmiany ciśnienia w okresie 3 godzin przed obserwacją
b = różnica ciśnienia w okresie 3 godzin przed obserwacją
RR = ilość opadu
mm, MM = najniższa, najwyższa ciepłota
Z = czas określający początek opadu.

Klucz powyższy zawiera niewielkie zmiany zasadnicze, podnieść należy, że kształt chmur objęto symbolem „ww“, oraz ustalono nowy symbol „C“. *1-6-5*

POLSKA.

Linja Warszawa-Praga CIDNA.

Rozkład:

12,30	odlot	Warszawa	przylot	12,30
16,30	przylot	Praga	odlot	8,30

2-6-5

BUŁGARJA.

Lotnisko Sofja-Bożuriszte (cywilne lotnisko celne).

Położenie geograficzne: 42° 45′ N; 20° 12′ E. Odchylenie magnetyczne (1927) — 2° 8′ W. Rocznie maleje o 11′. Położenie: 12 km NW od Sofji, przy stronie S szosy do Śliwnicy i Niszu, zaraz przy wsi Bożuriszte w kierunku SE.

Droga dolotu:

W dzień: Szosa i kolej żelazna prowadząca z Sofji przez dolinę w kierunku NW przechodzi N obok lotniska. Odgałęzienie koleji prowadzi do Banka, około 1/2 km. S od lotniska.

W nocy: Światła Sofji 12 km SE. Okolica płaska bezdrzewna i dobrze zabudowana. Na SW wznosi się teren do wysokości 2300 m. w odległości 20 km. Na NE znajdują się w odległości 10 km., wysokość ich wynosi 1700 m. Teren na N i E jest więcej otwarty.

Rozmiar: 800 × 700 m.
Wysokość ponad p. m.: 620 m
Równa powierzchnia trawiasta.
W czasie deszczu bardzo miękka.

Przeszkody:

N: hangary
E: płot druciany wysoki 1,5 m.
S: niema
W: maszty 15 m dla radjo i wieża obserwacyjna 10 m.

Sygnały i znaki: koło z napisem „SOFIA“, czytelne od strony S.

T — do lądowania i worek powietrzny.

Nocnych sygnałów niema.

4 hangary metalowe 66 × 22 × 5 m, składy. Hotele w Sofji.

Warsztat 76 × 37 × 10,4 m wykonywać może wszelkie naprawy.

Materjały pędne i woda na miejscu.

Połączenia: Dworzec Sofja 12 km SE, czas jazdy 30‘ — 40‘. Połączenie torem bocznym do rampy na lotnisku. Szosa Sofja-Nisz, garaże, telegraf, telefon (Sofja 1706) oraz radjostacja na lotnisku.

Stacja meteorologiczna na lotnisku.

Najbliższy lekarz w Sofji i Banka (7 km S). Pierwsza pomoc w nagłych wypadkach na lotnisku.

Lotnisko celne.

Lotnisko podlega departamentowi żeglugi powietrznej ministerstwa komunikacji.

(The Air Pilot 28/27). *3-6-5*

BELGJA.

Lotnisko Antwerpja. Na lotnisku powstały w czterech miejscach po linji prostej w odległości około 150 metrów od koła wgłębienia. Są one znaczone biało-czarnemi płytami i należy przy lądowaniu ich unikać.

(Avis aux Navigateurs Aériens 3/27). *4-6-5*

DANJA.

Duński „Dział Urzędowy Lotnika“. (Efterretninger for Luftfarende), który wychodził dotychczas nakładem Państwowego Morskiego Archiwum, objęło od 1 stycznia br. Ministerstwo Robót Publicznych i prowadzi nadal pod tą samą nazwą.

(Efterretninger for Luftfarende 16/26). *5-6-5*

HOLANJA.

Radjo Rotterdam-Walhaven. Od 15-go marca otrzymała stacja radjo nowy znak wywoławczy PCR (dawniej RDM).

(Bericht an Luchtvarenden 8/27) *6-6-5*

NIEMCY.

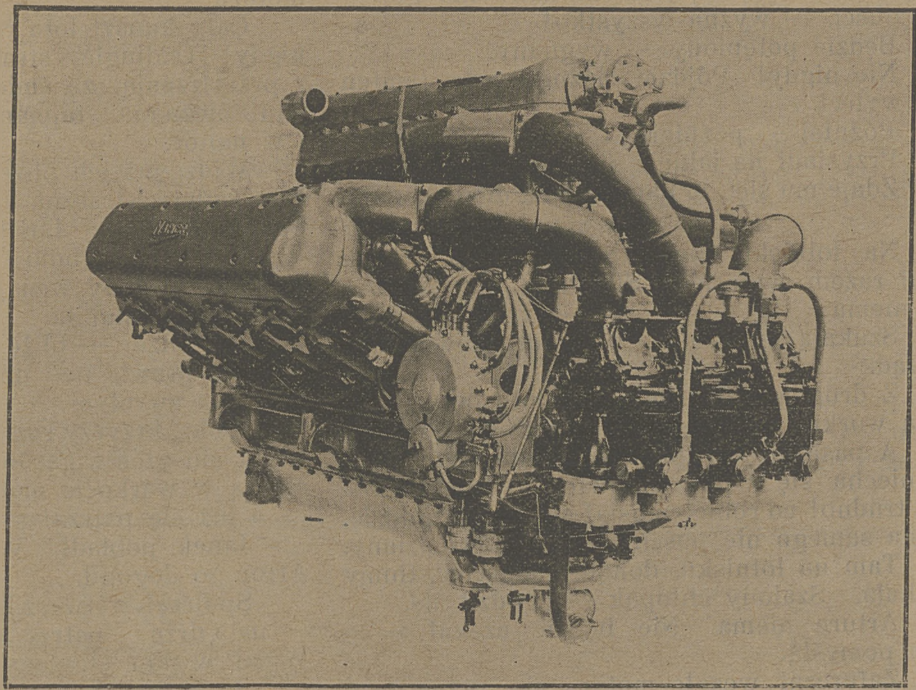
Lotnisko Berlin-Staaken. Z powodu prac ziemnych zamyka się dla ruchu część lotniska o głębokości 300 m. W rogu SE, pomiędzy szosą Rienau i granicą E lotniska oraz część o głębokości 200 do 250 m przy szosie do Hamburga pomiędzy drogą do Rienau i W granicą lotniska. *7-6-5*

Lotnisko Erfurt. W wschodniej części lotniska wykonuje się prace ziemne. Część zamknięta lotniska oznaczona jest w dzień czerwonemi chorągiewkami, w nocy, o ile lądowanie zostanie zgłoszone, czerwonemi pochodniami.

Przy granicy SE — lotniska buduje się domy. Miejsce budowy nie jest opatrzone znakami ostrzegawczymi; na terenie budowy wznoszą się maszty wysokie na 15 m. *8-6-5*

Ruch na linji Berlin-Drezno-Praga-Wiedeń został uruchomiony 21 marca. *9-6-5*

Jednym z najbardziej znanych lotniczych silników jest Napier „Lion". króry już cały szereg lat utrzymuje się na czołowem miejscu wśród konkurentów. Na fotografji umieszczony jest Napier ‚Lion' najnowszej serji VIII, od strony gaźników i iskrowników.



JAN NIWIŃSKI.

Ostatni rekord Artura.

(Dokończenie).

Janek śni spokojnie o przyszłem szczęściu z Lusią ukochaną... nie wie nic, nic nie przeczuwa.

Nie wie nawet, że Luś nie śpi, że oczy jej patrzą w ciemność nocy i widzą straszną, wykrzywioną twarz Artura... Gdzie tylko spojrzy, — on pochyla się nad nią.

A tam, wśród traw w zgliszczach zdruzgotanego samolotu — Janek! jej serce, miłość — życie! A nad nim w tryumfie złości on — śmieje się strasznie.

Lusia słyszy ten śmiech w poszumie drzew co tam za oknem — taki żałobny korowód wiodą. A zapach kwiatów kładzie się na piersi i dusi jak w trumnie.

— Wiosenna majowa noc! — tak krótka, a tak długa, jak wieczność śmierci.

Gdy tylko błysnął zbawienny brzask otarła oczy, pełne jeszcze łez.

Wiosenne słońce zdawało się dodawać jej otuchy. Ubrała się spiesznie i wyszła z domu — na lotnisko. W domu nie wiedzą nawet, że wyszła.

Nie powie nic Jankowi — On przecież nie uwierzy, nie usłucha, nie ulęknie się.

Więc tylko prosić go będzie na wszystko co mają drogiego, — na miłość samą zaklnie, — żeby ją zabrał ze sobą.

Jeśli on ma zginąć — to i ona razem z nim. Wtedy i śmierć nie będzie straszną.

A przytem wierzy, że słońce jasne na błękitnem niebie nie pozwoli im zginąć. Że wielki Bóg co się miłością opiekuje.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Na lotnisku wre ruch. Dwa ptaki stoją już wśród pola, — wśród zieleni traw.

Artur w klubie. Stary pilot, a przecież jakoś dziwnie drży, — ręce się trzęsą.

Już trzeci koniak pije! Godzina lotu się zbliża.

Chce wstać — iść — nogi jakby odmawiały posłuszeństwa.

Wreszcie zapanował nad nerwami.

Drzewa, porannym wiatrem czesane, zdają się wołać: nikczemnik! zabójca! morderca!

Zdradził — najpierwsze poczucia koleżeństwa zawodowego.

Pilot — hańba!

Uśmiechnął się dziwnie, kpi sobie. — Co mu tam świat ten podły!

Los jest podły! O życie walczy.

Dlatego, bym ja mógł żyć, on zginąć musi.

Chciał już pójść na lotnisko.

Nagle zachwiał się. Iść tam, spojrzeć w twarz, — w oczy, — temu, który za chwilę.

Zadrżał — opanował go lęk jakiś straszny. Czuje, że w ostatniej chwili zatrzyma go, — nie puści, — wyzna wszystko!

Będzie potępiony — wygnany.

Nie nigdy! Pójdzie później, gdy tamten już wyleci.

Później — później!

Przysiadł na jakiejś stercie kamieni.

Zdaje mu się, że kamienie na niego padają.

— — — — — — — — — — — — — — —

Na lotnisku zawrzało. Szukają Artura. Miał razem wylecieć. Stchórzył. — Nigdzie go niema.

Szukają w klubie — wyszedł, niewiadomo dokąd.

Z drugiego siedzenia samolotu Janka spadają worki z piaskiem. Pasażer jedzie!

A pasażer jest piękny — nie byle jaki! Uśmiecha się z pod skórzanej czapeczki. — Ha trudno! co robić! musiał się Janek zgodzić. Lusia samego nie puści, a lot zapowiedziany.

Tam na lotnisku, dokąd ma lecieć, tłumy czekają. Szalony chłopak — zgodził się.

Artura niema. Nie będzie czekał — co tam pomyślą.

Zafurczał wesoło motor, nie przeczuwał co go spotkać może.

Słyszy to zdala Artur. Coś go ciągnie. — Wyszedł na lotnisko.

— Czy to sen! — widzi wyraźnie znajomą sylwetkę. — To ona! na śmierć!

O Jezu Chryste!

Biegnie — krzyczy!

Ale krzyk jego tonie. To zebrani piloci i mechanicy żegnają ich, — wznoszą okrzyki. Machają czapkami.

Samolot toczy się już po ziemi, uniósł się w powietrze!

Artur potknął się — upadł. Kaleczy ręce. Zrywa się, — biegnie dalej — dalej!

Próżno daje rozpaczliwe znaki, — ptak ginie w dali.

Nagle ostatnia myśl rozpaczy — lecieć za nimi, gonić — ostrzedz w powietrzu.

Za cenę życia nawet! Bo przecież jego życie — jego miłość — Luś, leci tam na pewną śmierć.

Resztkami sił dobiegł do swego aparatu. Każe puszczać motor. Ktoś usiłuje perswadować.

— Lepiej nie leć dzisiaj, jesteś zdenerwowany.

— Precz!

Migają trawy, kładą się od wiatru; wyleciał w powietrze.

Gonić — ostrzedz — ratować!

Szalony wyścig śmierci.

Wypuścił całą siłę motoru — byle dopędzić. Napróżno! Daleko przemknął, zginął gdzieś na horyzoncie.

Za nimi! za nimi!

Mijają minuty — motor furczy. Serce wali jak młotem!

Zddaje się jednoczyć z wytężonym hukiem motoru.

Cały kunszt lotu rozwija, — tak nie leciał nigdy! O długie, straszne minuty walki — z przestrzenią, ze śmiercią! Ale jakby jakaś siła nieznana tajemna wstępuje w serce i w motor.

Widzi już ich bliżej i bliżej! Czy dogoni. Nim śmierć straszna przez niego zadana. — Śmierć kochanej Lusi! Dopędzić — chwycić — serce pęka z bólu — motor charczy z natężenia — jakby weń jakaś dziwna nadnaturalna moc wstąpiła.

Już bliżej — bliżej!

Już prawie nad nimi. Teraz nagłym rozpacznym zwrotem — tuż do nich!

Woła, krzyczy rozpaczliwie, pęd powietrza wbija mu głos w gardło — macha ręką. — Nie słyszą w warkocie motorów. Lecz widzą go, — o już się patrzą!

Janek pobladł. Więc jest zwyciężony — Artur go dogonił.

Spojrzał w twarz Lusi — oczy jej błyszczą — usta drżą — patrzy na lecący obok samolot. Widzi w nim straszną twarz Artura. Zdaje jej się, że twarz ta piekielnym śmiechem wykrzywiona, — że szydzi.

Janek natężył całą moc motoru. Furkoczą tylko cztery — płaszczyzny i linki. Widać już miasto — lotnisko.

Dobrze znane lotnisko.

Tłumy ludzi.

Gdy nagle spojrzał na samolot Artura.

Coś dziwnego znim się dzieje, wyleciał wyżej, nagle potwornie naciska ich z góry jakby chciał zmusić do lądowania jakieś znaki daje, chwiejąc się w powietrzu dziwacznie.

— Oszalał czy co? — myśli Janek. — W tejże jednak chwili staje się rzecz straszna.

Wizgot linki i czuje nagle, że nogi próżno starają się nalegać na ster kierunkowy. — Wolny jest — aparat zachwiał się w powietrzu.

— Więc linki steru pękły — śmierć! — mignęło w mózgu Janka.

Nie! — życie! ozwał się głos wewnętrzny. Nalega na rączkę — samolot wiruje dziwacznie. Udało mu się jakoś wyprostować.

— — — — — — — — — — — — — — —

Artur widzi swoje dzieło: samolot Janka utracił równowagę — linki pękły — śmierć!

— Zabiłem moją Luś! moją miłość!

Serce zamiera — w oczach czerwone plamy — ręce sztywnieją.

Samolot się zachwiał w powietrzu i jak kamień w dół! Głuchy trzask i dym na lotnisku.

— — — — — — — — — — — — — — —

Janek wyłączył motor. — Lotkami stara się utrzymać kierunek — napróżno.

Wiatr nim kręci — spada jak liść niesiony wiatrem.

A ziemia coraz bliżej — bliżej.

Straszna może być ziemia.

Zdążył jeszcze spojrzeć na Luś.

Po chwili w gruzach aparatu leżeli wśród wysokiej trawy.

Ludzie biegli — zajechało pogotowie lotnicze. Aparat strzaskany. — A oni?

Oni — drobne obrażenia, — ogólne potłuczenie, — nic groźnego.

Tylko tam, — obok hangarów — dymiące zgliszcza! Na metr w ziemię wbity motor i — strzęp człowieka.

Twarz sina, krwią zalana i wykrzywiona uśmiechem wiecznej tajemnicy.

Z miłości tak wielkiej, że aż do zbrodni i aż do śmierci.

Nie wypowiedziały jej już usta, co tylko się raz poruszyły i bezdźwięcznie wyszeptały: — przebaczenia.

I chyba tylko oczy, co raz jeszcze spojrzały na zapłakaną twarz Lusi i zgasły na zawsze.

— — — — — — — — — — — — — — —

Dzienniki całego świata ogłosiły: Rekord światowy pobity! Pilot zginął przy lądowaniu! — I imię Artura płynęło nad światem w królewskim płaszczu sławy.

— — — — — — — — — — — — — — —

Na cmentarzu lotnicza mogiła.

Odwiedzają ją czasem oni we dwoje — szczęśliwi!

Luś kładzie kwiaty na grobie, co ukrył w swojem łonie tajemnicę ostatniego rekordu Artura!

PRZEGLĄD PRASY.

Żegluga powietrzna w Sowietach.

Dziennik angielski „Evening Standard" z ostatnich dni zamieszcza dłuższy artykuł, poświęcony żegludze powietrznej w Sowietach. „Evening Standard" stwierdza, iż Sowiety czynią znacznie więcej dla rozwoju lotnictwa handlowego, aniżeli Wielka Brytanja lub Stany Zjednoczone. Rząd sowiecki udziela poważnych subsydjów trzem towarzystwom komunikacji powietrznej, działającym w obrębie Rosji sowieckiej. W ubiegłym roku samoloty tych trzech towarzystw przeleciały przeszło 800,000 mil, przewożąc w 3.562 lotach 7.575 pasażerów i 115 ton poczty i towarów.

Jednym z najważniejszych punktów programu lotniczego Sowietów na rok bieżący jest uruchomienie linji przez T-wo „Deruluft" (Rosyjsko-Niemieckie) prowadzącej z Berlina do Leningradu, a stamtąd do Teheranu w Persji. Najpoważniejsze krajowe towarzystwo komunikacji powietrznej „Dobrolot" ma zakres działania, przewyższający działalność wszystkich innych koncernów lotniczych świata. Planuje ono komunikację powietrzną w obrębie stref podbiegunowo-północnych, oraz do granic tropikalnych. W Azji centralnej towarzystwo utrzymuje komunikację na 3-ch linjach, łącząc miasta, nieposiadające komunikacji kolejowej. Ponadto „Dobrolot" obecnie organizuje linję z Irkucka wzdłuż kolei trans-syberyjskiej do Jakucka, 1700 mil wdal wewnątrz tego kraju. Wielką trudność w organizowaniu tej linji stwarza fakt, iż w okolicach Jakucka temperatura w porze zimowej dochodzi do 90° Fahrenheita poniżej zera, czyli że tam jest znacznie zimniej, niż pod samym biegunem północnym. W roku bieżącym rozszerzony zostanie zakres działalności „Ukraińskiego Towarzystwa Komunikacji powietrznej", które obecnie utrzymuje regularną komunikację z Moskwy przez Charków, Rostow nad Donem, do Mineralnyje Wody na Kaukazie. W przyszłym sezonie linja ta ma być przedłużona z Charkowa do Baku i Odesy, a może nawet do Konstantynopolu.

Prócz linji komunikacji powietrznej, które przecinają kontynent Azji i Europy wszerz i wzdłuż, Sowiety urządzają stale loty progandowe przez swą organizację „Awiachim". Jest to popularna organizacja dla zbierania funduszów, celem wyekwipowania czerwonej armji w materjał lotniczy oraz dla szerzenia propagandy wśród ludzi. „Awiachim" zajmuje się wreszcie tępieniem szarańczy i innych szkodników. Organizacja ta liczy około 6.000.000 członków i w ciągu 3-letniego istnienia podarowała armji 159 samolotów. Lotnicy „Awiachim'u" dokonali ponadto 4 wielkie rajdy, z których jeden wiódł z Moskwy do Pekinu, drugi z Moskwy do Teheranu, trzeci z Moskwy do Angory a czwarty wreszcie z Moskwy przez Berlin-Paryż-Pragę-Warszawę z powrotem do Moskwy.

Szkoła pilotów cywilnych.

Dzienniki łódzkie z dn. 4 b. m. zamieszczają wywiady z Prezesem tamt. Komitetu L. O. P. P. mecenasem Biłykiem w sprawie utworzenia szkoły pilotów cywilnych. Szkoła powstaje w Łodzi, gdyż miasto to posiada najlepsze w Polsce lotnisko. L. O. P. P. postanowiła wybudować na lotnisku odpowiednie objekty i pomieszczenie dla szkoły własnym kosztem, wznieść specjalny hangar szkolny, warsztaty szkolne, przeprowadzić instalacje i t. d. Szkoła wykończona zostanie w r. 1927 i na jesieni b. r. rozpoczną się już systema-

tyczne wykłady, a z wiosną 1928 r. loty próbne tak, że pierwsza partja wyszkolonych w Łodzi pilotów gotowa będzie z końcem sezonu 1928 r.

Szkoła łódzka obliczona jest na 30—50 pilotów, którzy korzystać będą z praw członków organizacji przysposobienia wojskowego. Nauka odbywać się będzie na koszt L. O. P. P.

O polskie szlaki powietrzne.

„Kurjer Czerwony“ z dn. 4 b. m. donosi, iż w Warszawie bawi obecnie generalny dyrektor Tow. Lotniczego francusko-rumuńskiego, generał Duval, który stara się o uzyskanie koncesji i subwencji rządu polskiego na przedłużenie linji powietrznej Paryż-Warszawa do Moskwy. Czytamy, iż p. Duval reprezentuje towarzystwo w którem jest zaangażowany kapitał francuzki, czechosłowacki i rumuński. „Kurjer Czerwony“ stwierdza, iż stawiane żądania naszym władzom, by subwencjonowały linję Warszawa-Moskwa wydaje się conajmniej dziwnem, gdyż posiadamy własne towarzystwa lotnicze, które powinny zająć się zorganizowaniem tej linji.

„Samolot Kapitan Orliński“.

„Dziennik Poznański“ z dn. 27 ub. m. przynosi wiadomość, iż pieniądze zebrane na skutek ankiety wypłacone zostaną jednemu z najmłodszych konstruktorów lotniczych, Lipczyńskiego, który od szeregu miesięcy pracuje nad budową samolotu sportowego. Samolot otrzyma nazwę „Kapitan Orliński“.

Rozbudowa lotnictwa w Poznaniu.

„Kurjer Poznański“ z dn. 4 b. m. przynosi wiadomość o zorganizowaniu loterji na cele rozbudowy poznańskiego portu lotniczego. Loterja ma dać potrzebne fundusze dla przeprowadzenia robót niwelacyjnych.



POLSKA.

Zwalczanie szkodników leśnych przy pomocy samolotów. Ministerstwo Rolnictwa zamierza z wiosną podjąć kampanję ze szkodnikami leśnemi przy pomocy samolotów i rozpylania przez nie trutki. Sposób ten od kilka lat stosowany na zachodzie okazał się najskuteczniejszym i najtańszym.

Międzynarodowa konferencja rzeczoznawców lotniczych. Wedle nadchodzących wiadomości z Brukseli w dniu 12 marca zostały zakończone tam obrady międzynarodowej konferencji rzeczoznawców dla lotnictwa cywilnego w kwestji jego ograniczeń w związku z rozbrojeniami powietrznemi. W obradach, którym przewodniczył Bouckere, wzięli udział: przedstawiciel Belgji — Allard, Ameryki — Henry Gutgenheim, Francji — Camermann, Anglji — pułk. Edwards i kpt. Nac Neoce, **Polski — kpt. Adamowicz,** Włoch — Locatelli i Marecalchi, Niemiec — Fisch i Wronsky, Japonji — generał Schieden, Holandji — Plesman, Rumunjl — Kulinski, Szwecji — Hogberg.

Powzięto rezolucję, iż lotnictwo cywilne ze względu na olbrzymie znaczenie, jakie posiada dla życia gospodarczego i dziedziny komunikacji, a wreszcie dla możliwości swego dalszego rozwoju nie może być w żadnej formie zależne od lotnictwa wojskowego i jego ograniczeń w związku z rozbrojeniami.

Towarzystwo Lotnicze ogłosiło upadłość. Organizacja ta po roku istnienia likwiduje się udawadniając bezcelowość swego bytowania. Wobec powyższego nie należy wpłacać żadnych sum na konto Towarzystwa Lotniczego. W Polsce istnieją tylko dwie organizacje lotnicze: Związek Lotników Polskich, zrzeszenie fachowców i L. O. P. P. z którą Z. L. P. ściśle współpracuje.

Odrodzenie Aeroklubu. Na skutek wszętej przez Departament Lotnictwa M. S. Wojsk. akcji, żmierzającej do wskrzeszenia działalności Aeroklubu Polski, Komisarjat Rządu na Warszawę ogłosił, w myśl przepisów o stowarzyszeniach, likwidację Aeroklubu, a ściślej jego dotychczasowych władz, zamykając okres likwidacyjny w dniu 20 marca r. b.

Zebranie organizacyjne Aeroklubu „odrodzonego“ odbędzie się najpóźniej w połowie kwietnia r. b.

Polski projekt międzynarodowej konwencji lotniczej. Min komunikacji, łącznie z czynnikami kompetentnemi, opracowało projekt międzynarodowej konwencji lotniczej w sprawie przewozu osób, bagażu i towarów na powietrznych linjach międzynarodowych.

Projekt obejmuje 52 artykuły, reguluje kwestję biletów lotu, ich ważności, utraty prawa do korzystania z nich, przewozu bagażu, odpowiedzialności podróżnych za ich zawartość, listów przewozowych na przesyłki towarowe, odpowiedzialność towarzystw komunikacji powietrznej i t. p.

Projekt konwencji ułożony został przez dr. Piechałę, referenta umów międzynarodowych w min. Komunikacji, przy współudziale prof. Uniwersytetu Jagiellońskiego, Górskiego oraz prezesa Polskiej Linji Lotniczej d-ra Wygarda.

FRANCJA.

Komunikacja powietrzna normalnym środkiem lokomocji. Międzynarodowa Izba Handlowa zwróciła się do Międzynarodowego biura światowego związku pocztowego w sprawie zwołania konferencji celem omówienia zagadnień przyspieszenia obrotu pocztowego, w związku z komunikacją powietrzną. Wedle doniesień pism szwajcarskich Międzynarodowa Izba Handlowa projektuje zaprowadzenie dwuch kategoryj poczty, t. j. jedną zwyczajną, drugą przyspieszoną. Poczta przyspieszona przewożona byłaby najszybszemi środkami lokomocji, a więc w pierwszym rzędzie samolotami.

Lotnictwo sportowe. Międzynarodowy związek lotniczy (Féderation Aéronautique Internationale) wprowadza cały szereg zmian do swych regulaminów, celem zwiększenia bezpieczeństwa przy zdobywaniu rekordów lotniczych. Najważniejszemi z wprowadzonych inowacji jest obowiązek posiadaniaia spadochronów przez wszystkie samoloty, używane do ustalenia rekordów, oraz wyposażenie tych samolotów, które zamierzają się wbić w powietrze ponad 5000 mtr. w aparaty do oddychania.

Dotychczasowe rekordy lotnicze. Z okazji zdobycia ostatnich rekordów lotniczych przez włocha Passalewa i niemca Steindorfa — Międzynarodowy Związek Lotniczy ogłasza listę obecnie utrzymujących się rekordów, a zdobytych przez poszczególne narody. Z 57 rekordów, osiągniętych na samolotach i wodnopłatowcach, na Francję przypada 19, na Włochy 18, na Stany Zjednoczone 8, na Szwajcarję 6 i na Niemcy 6.

Zdobywanie coraz lepszych wyników szybkości, długości podróży, wysokości t t. d. postępuje szybko naprzód, a jednak osiągnięte dzisiaj cyfry, chociaż przekraczają granicę najśmielszych fantazyj z przed kilku lat, znów w najbliższym czasie będą pobite.

Z wielkich do dziś osiągniętych rezultatów należy wymienić lot Callizo, który wzbił się na samolocie Bleriota z silnikiem 450 MK. Lorraine, na 12.442 metrów. — Bonnet osiągnął na jednopłatowcu, wyposażonym w silnik 550 Hispano-Suiza, szybkość przeciętną 448 klm. i 170 m. na godzinę. Drouhin i Landry na samolocie, typu Farmana z silnikiem 400 MK utrzymywali się w powietrzu przez 45 godzin 12 min. Franco na samolocie Dornier-Wal, wyposażonym w dwa silniki po 450 MK przeleciał Ocean Atlantycki między Palos (Hiszpanja) i Buenos-Aires, z szybkością 120 klm./godz.

HISZPANJA.

Kontrakt rządu hiszpańskiego z Tow. Zeppelin. Wedle doniesień, nadchodzących z Madrytu, hiszpańska Rada Ministrów na posiedzeniu w dniu 4 b. m. uchwaliła zawrzeć kontrakt z niemieckiem Tow. Zeppelin na zorganizowanie komunikacji powietrznej między Sewillą a Buenos-Aires. W myśl kontraktu koszty zorganizowania tej linji nie powinny przekroczyć 30.000.000 pesetów, przyczem rząd subwencjonując towarzystwo, zastrzega sobie prawo pierwokupu. Komunikacja ma być uruchomiona w przeciągu 4-ch lat.

JAPONJA.

Komunikacja powietrzna w Japonji. W ostatnich dniach utworzone zostało w Japonji Towarzystwo komunikacji powietrznej, które rząd zobowiązał się subwencjonować w wysokości miljona funtów szterlingów rocznie przez lat 10.

Komunikacja powietrzna Japonja - Chiny. Dla zorganizowania regularnej linji lotniczej między Osaka (Japonja), a Shanghaj (Chiny) utworzyło się Towarzystwo z kapitałem 2.000.000 yen. Podróż powietrzna między obydwoma krajami ma trwać $11^1/_2$ godzin.

NIEMCY.

Nowe niemieckie rekordy lotnicze. Dnia 4 b. m. pilot niemiecki, Steindorf na linji Staacken (Berlin) Brandenburg ustalił kilka nowych rekordów lotniczych. Posługując się 3 silnikowym samolotem Rorhbach Roland przy obciążeniu 1000 kg. osiągnął szybkość 165 klm. na godzinę. Przy obciążeniu zaś 2000 kg., zdobył rekord czasu lotu, utrzymując się w powietrzu przez 49 godzin 18 minut, minut, długość drogi, przebywając jednym lotem 600 klm. z szybkością 165 klm. na godzinę.

Plany budowy olbrzyma powietrznego. Czasopismo monachijskie „Ilustrierte Technik für Jedermann" donosi iż inż. wrocławski Klamt po długoletniej pracy wykończył szczegółowy plan budowy olbrzymiego samolotu. Ma to być jednopłatowiec metalowy o rozpiętości skrzydeł 140 mtr. Olbrzym ten poruszany ma być 5-ma silnikami po 3.000 MK każdy, które nadawać mu będą szybkość 265 klm. na godzinę. Kajuty pasażerskie i towarowe umieszczone mają być w skrzydłach samolotu.

Podróże morskie i samolot. Niemieckie towarzystwo żeglugi morskiej „Norddeutsche Lloyd“ wyposażyło swój olbrzymi 9000 tonowy parowiec spacerowy „Lützowil“, który odbywa podróże do Hiszpanji, wysp Kanaryjskich i na morze Śródziemne, w hydroplan. Dzięki temu turyści mają możność zwiedzenia nietylko wybrzeży, ale również zapuszczania się daleko w głąb krajów.

SZWAJCARJA.

Komunikacja powietrzna w Szwajcarji. Wedle urzędowej statystyki na 12-tu linjach komunikacji powietrznej szwajcarskich w roku 1926 przewieziono 5.920 pasażerów 29.582 kg. poczty i 32.154 kg. towarów. Przeciętne wyzyskanie samolotów wynosiło 26,2°/₀.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Amerykanin Byrd chce przelecieć Atlantyk. Słynny zdobywca bieguna północnego — amerykański lotnik Byrd, zamierza na wiosnę przelecieć Ocean Atlantycki na samolocie „Fokker“ o trzech silnikach „Wright“ siły 200 MK każdy. W plejadzie słynnych lotników całego świata, którzy próbować będą „przeskoczyć Atlantyk“ będzie zarówno Byrd, jak i jego maszyna (ta sama, na której przeleciał on biegun północny), bezwzględnie jednym z najgroźniejszych zawodników.

Lotnictwo w Stanach Zjednoczonych. Wedle doniesień z Nowego Yorku, w budżecie na rok 1927/28 wstawiono sumę 82.500.000 dolarów na potrzeby lotnictwa. Z sumy tej 4.000.000 przeznaczono na lotnictwo cywilne.

Żegluga powietrzna w Stanach Zjednoczonych. Podsekretarjat Lotnictwa Stanów Zjednoczonych pracuje obecnie nad badaniem rentowności komunikacji powietrznej. Największy dochód przewiduje się w początkach z przewozu poczty. Badania nad rentownością linji Nowy York — San Francisko wykazały, że na odcinkach między Nowym-Yorkiem a Chicago i między Elko a San Francisko rozchody administracyjne i wydatki utrzymania szlaków powietrznych pokrywały się z dochodami czerpanemi za przewóz poczty. Na przestrzeni mniej zaludnionej i mniej uprzemysłowionej między Chicago i Elko utrzymanie linji wykazuje deficyt. Najwięcej z poczty lotniczej korzystają banki, którym chodzi o jaknajspieszniejsze przeprowadzenie clearingu, a także wszystkie inne instytucje i osoby prywatne, którym zależy na uniknięciu straty procentów od sum, dysponowanych dr... stową. Również po... si... poważnie transporty strojów damskich i modnej konfekcji, wreszcie idzie ruch osobowy i ogólno towarowy.

Organizacja amerykańskiego lotnictwa komunikacyjnego. Na mocy ustawy, mającej na celu popieranie rozwoju lotnictwa handlowego, wypracował Minister Handlu Hoover, za zgodą prezydenta Coolidge'a, plan amerykańskiej sieci lotniczej, która będzie łączyć wszystkie ważniejsze punkty w Stanach Zjednoczonych. Projekt ma być urzeczywistniony jeszcze w bieżącym roku.

Punktem centralnym amerykańskiego lotnictwa będzie Chicago, gdzie rząd przy pomocy władz miejscowych zamierza urządzić olbrzymi port lotniczy, wyposażony we wszystkie urządzenia według ostatnich wymagań techniki. Rząd amerykański zobowiązał się dołożyć wszelkich starań, aby służbę meterelogiczną i radjową postawić na najwyższym poziomie oraz wyposażyć trasy oblatowanych linij we wzorową sygnalizację świetlną. Na przeprowadzenie zamierzonych planów przeznaczono sumę 200.000.000 dolarów.

TURCJA.

Lotnictwo w Turcji. Liga lotnicza turecka powstała przed dwoma laty i stała się wkrótce potężnym czynnikiem dla rozwoju awiacji tureckiej. Liga nie jest instytucją państwową, ale pracuje w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych i ze sztabem generalnym, Liga organizuje zebrania w różnych miejscowościach Anatolji, organizując lokalne związki i zbierając fundusze na budowę samolotów. Składki, chociaż dobrowolne, w rzeczywistości są podatkami, których wysokość dostosowana jest do zamożności płacących. W ten sposób, jak również dzięki loterjom zebrano wiele miljonów funtów tureckich na cel, który premjer Ismed Pasza nazywa „najważniejszem z zadań, jakie stoją wobec Turcji“. Pomiędzy miastami, Konstantynopolem, Angorą, Smirną i Adaną istnieje rywalizacja, które z tych miast dostarczy większe ilości płatowców. Liga nie tylko buduje i zakupuje aeroplany ale wysyła również swych lotników i fachowców za granicę dla uzyskania wykształcenia zawodowego. Wszyscy cywilni lotnicy i mechanicy znajdują się pod kontrolą Ligi, bez upoważnienia której nie mogą otrzymać żadnego zatrudnienia. Prócz tego są oni zobowiązani rok rocznie spędzać 6 tygodni na ćwiczeniach w szkole istniejącej przy Lidze.

WŁOCHY.

Organizacja lotnictwa we Włoszech. Włoski podsekretarz stanu dla spraw lotnictwa, w ostatnich dniach ogłosił utworzenie generalnej dyrekcji portów lotniczych, która obej-

mie zarząd wszystkich lotnisk zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Na czele nowego urzędu stanie prawdopodobnie generał.

Prawo rekwizycji samolotów prywatnych. Wedle doniesień biura Wolffa, rząd włoski wydał dekret mocą którego uprawniony zostaje do rekwirowania samolotów prywatnych w razie mobilizacji i używania ich do celów wojennych. Wszyscy wytwórcy i posiadacze samolotów winni poddawać się rejestracji.

Z raidu de Pinedo. As lotnictwa światowego pułk. włoski de Pinedo, który przebył już połowę swego olbrzymniego raidu na przestrzeni 30.000 klm. odpowiedział na depeszę Mussoliniego iż albo swego lotu dokona, albo nie ujrzą go więcej żywego we Włoszech.

Linja powietrzna Medjolan-Monachjum. W dniu 1. maja uruchomiona zostanie linja regularnej komunikacji powietrznej między Medjolanem a Monachjum. Podróż na tej linji obliczają na trzy godziny i mają na niej kursować samoloty metalowe typu Dornier-Mercur, mieszczące siedmiu pasażerów.

Jakich sposobów klasyfikacji używają francuzi.

Na Międzynarodowych zawodach płatowców ekonomicznych w Orly (Francja) sierpień 1926 rok. Association Française Aerienne — klasyfikowała samoloty podług własnego wzoru:

$$Q + \frac{QD}{IO} \text{ gdzie}$$

Q ogólna ilość otrzymanych punktów
D różnica między zużyciem paliwa przepisana przez warunki konkursu a rzeczywistem zużyciem.
Poszczególne punkty współzawodnictwa:

1. *Próba na zużycie paliwa:*

Jednomiejscowa awjonetka zużytkowując 8 kg. paliwa a dwumiejscowa 14 kg. musi przelecieć okręg ogólnej długości 50 km. i jednocześnie podnieść się na 2000 m. Oblicza się różnicę między przepisanem a rzeczywistem zużyciem paliwa.

2. *Próba lądowania:*

Przelatując nad przeszkodą o wysokości 5 m. awjonetka powinna wylądować w granicach 350 m. od podstawy przeszkody. Za wypełnienie tego warunku daje się 10 punktów plus 1 punkt za każde 10 m. mniej niż 350. —

3. *Próba wnoszenia się na 2000 m.*

Przy osiągnięciu 2000 m. w 40 minut daje się 20 punktów plus 1 punkt za każdą minutę poniżej 40 min.

4. *Próba startu.*

Przy długości rozbiegu 300 m. daje się 10 punktów, za każde 10 m. mniej 1 punkt.

5. *Próba szybkości na dystansie 196 km. w obiegu zamkniętym Orly — Saran — Orly.*

Przy średniej szybkości 70 km godz. — 20 punktów plus 2 punkty za każdy km/godz. poniżej 70.

6. *Próba rozruchu silnika.*

Daje się 20 punktów za trzykrotne zapuszczanie w ciągu 15 min. silnika przez jedną osobę. Przyczem po każdem zapuszczeniu silnik winien chodzić przynajmniej 1 minutę. Dozwolone było obracanie silnika śmigłem lecz zabronione zapuszczanie go przy śmigle będącem w ruchu.

7. *Próba demontażu i montażu płatowca.*

Próba polega na demontażu płatowca, przejściu przez bramę o szerokości 3 m. wysokości 3,5 m. i dług. 10 m. a następnie na zmontowaniu go i locie 5 minutowym. Czas mierzony jest od chwili w której podany był sygnał do demontowania aż do oderwania się płatowca od ziemi.

Na tę próbę daje się 120 minut, przyczem za każde 6 minut mniej liczy się 1 punkt. Dopuszczone są 4 osoby do przeprowadzenia próby.

8. *Klasyfikacja techniczna.*

Za konstrukcję całkowicie drewnianą łącznie z pokryciem lub całkowicie metalową również z pokryciem daje się 20 punktów. Konstrukcje mieszane nie otrzymują żadnych punkt.
Za urządzenia przeciwogniowe 10 punkt.
Za spadochron dla każdej osoby 5 punkt.
Za obecność rozrusznika . . . . 5 punkt.

Z ruchu wydawniczego.

Lot Polski Nr. 4. Za przykładem „Lotnika“ wydał „Lot Polski“, wydawany przez Zarząd L. O. P. P., specjalny numer górnośląski. Na treść składają się w znacznej części artykuły identyczne co do treści. Bogato przedstawia się ilość ilustracji. Po za działem górnośląskim znajdujemy artykuły: Podbój Atlantyku — J-chi: Lotnictwo u obcych — kpt. B. Jałowiecki: Awiachim — Czy Francja szykuje się do wojny gazowej? mjr. M. Romeyko: Lotnictwo polskie w okresie walk o niepodległość (1918 — 1920) — Kronika i t. d. Numer zdobi szereg ilustracji. Cena 1.20 zł.

Cenną pracą jest artykuł majora M. Romeyki, opracowany źródłowo, przedstawiający objektywnie wysiłki i wyniki lotnictwa polskiego o jego zaraniu.

Ze Związku Lotników Polskich.

Dnia 26. marca odbyło się w Poznaniu V. Zwyczajne Walne Zebranie Związku Lotników Polskich. Obradom przewodniczył inż.-pilot Bohatyrew, mając jako ławników pil. Malickiego i obserw. Kupczyka.

Po wysłuchaniu Sprawozdania Zarządu za rok ubiegły Walne Zebranie udzieliło jednogłośnie absolutorjum ustępującemu Zarządowi i przystąpiło do wyborów nowego, którego skład na rok 1927 przedstawia się następująco: Prezes dyr.-pilot Czesław Wawrzyniak, sekretarz — pilot Edmund Hołodyński, skarbnik pilot Edm. Otomański. Radę Nadzorczą wybrano w następującym składzie: Prezes mjr.-obs. Andrzej Płachta, i członkowie: kpt.-pilot Antoni Wroniecki, inż.-pilot Michał Bohatyrew, rotmistrz pilot Wacław Szymański.

Po załatwieniu spraw organizacyjnych, wywiązała się żywa dyskusja w sprawie jaknajszybszego uruchomienia Sekcji Treningowej Z. L. P. gdyż brak treningu odczuwają w najwyższym stopniu członkowie. Dyskusja ożywiona przeciągnęła się do 10 wieczorem, poczem uczestnicy rozjechali się do domów.

V. Zwyczajne Walne Zebranie najstarszej na ziemiach polskich organizacji lotniczej udowodniło przez usta członków, że najbardziej palącą sprawą jest sprawa treningu pilotów rezerwy. Zarząd wzywa wobec tego członków do współpracy celem jaknajszybszej rozsprzedaży cegiełek na hangar dla Sekcji Treningowej.

Wiadomości z Sekcji Mechaników Lotniczych Z. L. P.

Zebranie miesięczne odbyło się dnia 4. III. b. r. w lokalu p. Bajerowej, przy placu Bernardyńskim. Po załatwieniu formalności ujętych w porządku obrad, wygłosił redaktor „Lotnika“ p. pilot B. Ostrowski referat na temat „Rozwój lotnictwa francuskiego w czasie od roku 14-go do ukończenia wojny światowej i t. d. Jak każdy z poprzednich, tak i powyższy referat wzbudził w gronie członków zainteresowanie. Za wygłoszenie powyższego, składamy Szan. prelegentowi podziękowanie.

Zwiedzanie zakładów miejskich dnia 20. III. 27 roku.

Licznie zebrani członkowie, oraz zaproszeni goście, których ogólnie było około 60-ciu zwiedzili gazownię, elektrownię i wodociągi miejskie. W gronie zwiedzających był także obecny redaktor „Lotnika“. Same zwiedzanie zajęło blisko 4 godziny czasu.

Za udzielenie nam zezwolenia zwiedzenia powyższych zakładów, składamy W. Szan. Dyrekcjom gorące podziękowanie.

Następne zebranie miesięczne odbędzie się 8. kwietnia o godzinie 7,30 wieczorem w lokalu dotychczas urządzanych zebrań.

Zarząd.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

ADMINISTRACJA

przypomina wszystkim PT. Prenumeratorom że należy opłacić kwartał II br. Tylko regularne i spieszne opłacanie prenumeraty umożliwia regularne ukazywanie się pisma. Prenumeratę prosimy przekazywać blankietem nadawczym na konto nasze w P. K. O. Nr. 206 896. Za kwartał bieżący wynosi prenumerata 4,— zł.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.